

El Obrero Ferroviario

Organo de la Federación Ferroviaria

Aparece quincenalmente

Secretaría: Abierta de 9 a.m. a 7 p. m. | Redaccion y Administración MÉJICO 1856 - U. T. 3180 (Libertad) | Reuniones del Consejo Federal los viernes a las 6 p. m.

Año VIII — Buenos Aires, Mayo de 1919 — Núm. 59

Triunfo de la Unidad

La Asamblea de La Fraternidad la sanciona unánimemente

Los votos de unión y de concordia que, a propósito de la asamblea anual de delegados de "**La Fraternidad**" formulábamos en estas columnas en el último número de "*El Obrero Ferroviari*", han tenido la más plena realización.

El profuudo e indestructible sentimiento unionista que nosotros siempre hemos atribuído al gremio ferroviario en general, ha tenido una nueva confirmación en la asamblea anual de "La Fraternidad", que acaba de celebrarse en esta Capital.

Los delegados que a ella asistieron, no obstante pertenecer a diversas empresas y proceder de distintos lugares, venían todos ellos animados de un franco propósito de unidad y de concordia.

Los lamentables acontecimientos que se produjeron en los últimos diez y ocho meses—en los cuales algunos torpes pretendían hallar argumento para perpetuar un estado de enemistad—han contribuuído a esclarecer el criterio. Las mismas maniobras de las empresas—si han podido extraviar o corromper algún individuo—no fueron suficientes para perturbar la clara conciencia del gremio.

Los delegados que integraron la última asamblea de "La Fraternidad"—todos ellos hombres sometidos al yugo del trabajo—no podían olvidar que las empresas que hoy parecen mirar con cierta simpatía a "La Fraternidad"—en 1912—cuando esta institución era la única entidad representativa del personal, no omitieron medios para destruirla. Y, en esa emergencia, los compañeros de tracción, después de cincuenta y dos días de heroica resistencia, faltos de apoyo del resto del personal, tuvieron que sucumbir, como sucumbió en los últimos movimientos el personal de tráfico y talleres que, en virtud de los acontecimientos que todos deploramos, hallóse también sin el apoyo del personal de máquinas, a causa del distanciamiento de las dos entidades.

Si ese distanciamiento se hubiera prolongado indefinidamente, o si, como lo pretendíeron, las empresas hubieran conseguido desorganizar la Federación, en seguida habrían tratado de hacer lo propio con "La Fraternidad".

La comprensión de esta verdad ha llevado a los maquinistas al convencimiento—que exteriorizó la asamblea de delegados—de que la simpatía de las empresas es siempre sospechosa e interesada.

Y, en vez de persistir por la pendiente divisionista que tanto complacía al capitalismo ferroviario, los compañeros de tracción han ratificado nuevamente sus deseos de unidad.

El maquinista Juan B. Quaini—representante de varias secciones del Sud—que siempre exteriorizó con sus actos elevados, propósitos de concordia y armonía inalterables (y que desde los primeros días de la Federación, allá por el año 1912, vino cooperando a su engrandecimiento) formuló la proposición de facultar ampliamente a la Comisión Directiva para que, de acuerdo con el Consejo Federal de la Federación, traten de realizar cuanto antes la unidad ferroviaria.

La proposición unionista, sometida a una votación nominal, fué aprobada por unanimidad.

Posteriormente, la misma asamblea, dando una prueba más fehaciente del espíritu que la anima, aprobó una proposición del delegado de Tolosa, por la cual "La Fraternidad" debe gestionar ante el gobierno la libertad de todos los presos ferroviarios y ante las empresas la readmisión de todos los cesantes.

Además, la asamblea, a indicación del camarada Poderoso, acordó que la Comisión Directiva y el Consejo Federal, por medio de un manifiesto, expongan al gremio los propósitos unionistas de las dos entidades.

Se ve, pues, que los deseos exteriorizados en "*El Obrero Ferroviario*" han tenido una completa aceptación.

Con la asamblea de "La Fraternidad" se cierra el ciclo de división, y, para bien de todos, la concordia vuelve a presidir los actos del gremio.

Ha llegado, pues, el momento de aprovechar el tiempo perdido.

¡A la obra, camaradas!

DESTINO HISTÓRICO

Es innegable que la clase capitalista, erigida y sostenida en el poder mediante la violencia y reacción sistemáticas, va llegando al punto final de su vida, cumpliendo así su ciclo, su destino histórico.

Hay, pues, perspectivas sumamente halagüeñas, al ver y palpar que se materializan en hechos las íntimas y encarnadas aspiraciones del proletariado del mundo entero.

No en balde la clase capitalista, dueña de la producción, ha esquilmado durante siglos y siglos a la clase trabajadora, sacrificando a una gran parte de ésta. No en balde, tampoco, la clase capitalista ha hecho desencadenar la guerra más estupenda y monstruosa, donde sucumbieron millones y millones de hombres, sin contar los miles de seres humanos que quedaron completamente inutilizados en la lucha fratricida que aquélla llevara a cabo para satisfacer sus insaciables ambiciones.

Tanto dolor y tantas angustias incontenidos; tanta desolación y tanta miseria; y, por último, tanta sangre desparramada en aras del Dios Capital, que así lo había dispuesto con el propósito de elevar su gloria hasta lo infinito, habían de tener, después de todo, su reivindicación más santa y bienhechora.

Y hoy es el día en que, con todo ese dolor, con todas esas angustias y desolaciones sufridas por la clase trabajadora, se ha erigido en lo más alto de la cúspide del pensamiento humano humano, el símbolo de reivindicación y justicia reparadora: la bandera roja, formada con la sangre de los mártires caídos en el régimen de explotación, que flota enhiesta y desplegada por todos los países del mundo, anunciándonos el próximo e inevitable derrumbe del ogro capitalista...

Después de los acontecimientos europeos, en los cuales la clase trabajadora, al desplazar a la burguesía, ha asumido su verdadero papel histórico, haciéndose dueña de los medios de producción, que hasta ayer estaban en manos de la clase capitalista, no caben pesimismos ni escepticismos de ningún género.

El proletariado triunfa, y triunfa en buena lid, empuñando para ello las armas más adecuadas a las circuunstancias.

Sólo los inútiles y los impotentes para la vida y la acción, serán capaces de dudar, en el presente momento histórico, sobre los resultados finales que se obtendrán mediante la lucha heroica y sublime que actualmente sostienen nuestros camaradas de allende el océano. Solo ellos, y los líricos y soñadores imbéciles serán capaces de recriminar la acción un tanto violenta que desarrollan los revolucionarios de europa con el fin de cimentar, sobre los escombros de la vetusta y maldita sociedad burguesa, el edificio social de un nuevo mundo.

Y decimos esto, porque hoy, hasta los mismos capitalistas, fieles conservadores de sus intereses de clase, dándose cuenta del peligro, tratan de poner "paños calientes" a la cuestión social.

El proletariado anhela conquistar, de una vez por todas, su emancipación política y económica. Y este anhelo, que hasta ayer pareció a la burguesía una bella "utopía", un "sueño" irrealizable, hoy se está materializando en hechos concretos.

Así lo demuestran los camaradas de Rusia, de Hungría, de Austria y de Alemania, a pesar de que en ésta última nación aún no predomina por completo la dictadura del proletariado,—ya que no podemos llamar tal al gobierno reaccionario implantado por los Ebert y los Scheidemann—a excepción de Baviera (población de más de seis millones de habitantes), que está en manos de los maximalistas.

Además, no son pocos los países en los cuales la clase trabajadora se ha solidarizado con la causa de los revolucionarios, y está dispuesta a asumir una actitud violenta en caso de que los gobiernos aliados quisieran continuar la intervención armada con el propósito de sofocar la revolución.

Se ve, pues, que estamos en plena guerra social, y que dentro de un breve lapso de tiempo habráse cumplido para siempre jamás el destino histórico de la burguesía, que tanto y tanto ha esquilmado a la clase trabajadora.

V. Todaro

Mayo 1 de 1919.

JUBILACIÓN FERR

Sanción definitiva de la ley

Como lo previmos, los diputados han aprobado, en su sesión del 24 de abril, todas las modificaciones y reformas que el Senado había introduucido al proyecto de jubilación para nuuestro gremio.

Así, pues, que el texto definitivo de la ley ha quedado en la forma quue lo dimos a conocer en el número anterior.

Los beneficios que la misma acuerda—de conformidad a lo dispuesto en el artículo 58—se harán efectivos a los tres meses de su promulgación.

CONTRASTE

Ningún momento de la historia ofrece tanto interés como este que vivimos.

Somos espectadores y actores de la más estupenda transformación.

El mundo de la explotación y de la tiranía, después de consumar la más sanguinaria epopeya, se desmorona estruendosamente.

El proletariado que hasta ayer permanecía en el fondo obscuro de la vida—se yergue majestuoso. El parasitismo que, como una verdadera escoria, ocupaba los lugares más visibles, cómodos y prominentes, va siendo sepultado.

Un nuevo orden y un nuevo derecho se está afianzando en Europa.

Al mismo tiempo que el proletariado revolucionario va creando un régimen de armonía y de justicia, los grandes representantes del mundo burgués, allá en París, ofrecen a la humanidad la última y más vergonzosa farsa. Los diplomáticos ,en una última representación, como si quisieran dejar un recuerdo repulsivo e imborrable están poniendo de manifiesto un instinto insaciable de acaparamiento.

Entre nosotros, la clase obrera en general se muestra a la altura del momento. Trabajadores que siempre han estado desorganizados, se unen y arrancan mejoras a los explotadores.

Muchos industriales, dándose cuenta dei momento, conjuran las huelgas aceptando el petitorio del personal.

La burguesía en general comprende, aunque tarde, que es preciso cambiar de actitud y reconoce en general que los obreros tienen derecho a mejores tratos y a mayores consideraciones.

Sin embargo, las empresas ferroviarias, inconscientes de la situación, persisten en desconocer al personal su más legítimos derechos. Las reclamaciones son desatendidas, y las disposiciones legales violadas con creciente descaro.

Los acontecimientos obreros de hoy, por lo visto, nada enseñan a las empresas.

Bien se dice que algunos, sólo a golpes aprenden.

¡EN GUARDIA, COMPAÑEROS!

Como obedeciendo a una orden por todas partes nos atacan. La organización obrera se ha convertido en la pesadilla de los capitalistas, y éstos, presagiando su próximo final, como tabla de salvación, se reconcentran para resistirnos.

Ahí los tenemos a todos como banda de foragidos, agrupados en la Asociación del "Trabajo", cuya cueva ha descubierto la Federación Obrera Marítima, pateándoles el nido a estas ayes de rapiña. La publicación de las actas, en las que consta el propósito de estos tenebrosos de provocar la huelga portuaria, los ha dejado como si la viuda se les hubiera aparecido.

Ahí los tenemos a toditos como acollarados: Lértora, Leguizamón, el director de *La Prensa* y el de *La Nación*. Estos, al principio, como buenos criollos, protestaron en nombre de la patria, cuyos intereses tan fielmente sirven, según decían ellos. Pero, ahora, ni ¡ay! dicen, porque aunque tengan y se agarren como el peludo en la cueva, según dicen los marítimos, van a aflojar porque tienen el dedo metido hasta el tronco en... la llaga.

No obstante, a pesar de lo elocuente que es la eficacia de la organización, cuando se reviste con el admirable ejemplo de la F. O. M., hay individuos que parece sirvieran de murciélagos subidos al campanario o que fueran satélites de los "patriotas" de la Asociación de la explotación. Es tanta la audacia de los discípulos de Loyola que, para mí, han dejado el hábito y a Cristo para meterse en las organizaciones obreras y enarbolar el estandarte del "divide y vencerás". Porque son de "agallas" los muchachos, miren, que pretender por ejemplo formar un sindicato de ebanistas, es algo que hace estornudar, siendo que el sindicato de éstos, es uno de los gremios que puede decirse sin temor a equívocos, goza de un prestigio y organización societaria de un nivel moral y material, que los coloca a la vanguardia de la clase organizada del país.

Los lectores de "*El Obrero Ferroviario*" sabrán sus conquistas últimas, sin necesidad de ir a la huelga, imponiendo la tarjeta sindical, etc., en casas como la de Maple, Tarris y otras.

¡Miren que es necesario tener la cara dura! Pero aquí les salió la chancha rezongona, y algunos, según se dice, salieron con alguna ventana cerrada, la noche del intento.

El mismo objeto los impulsó en la Federación Gráfica Bonaerense. Con el pretexto de constituir una agrupación afín se convocó a los que quisieran concurrir. Aquí tampoco les llevaron el apunte.

Donde, según parece, tienen banca hasta los carneros, es en la F. F. En Buenos Aires Oeste, por ejemplo, se realizó una asamblea con el propósito deliberado de llevar la sección a la autonomía, y lo sorprendente es que el autor de la moción había trabajado muy fresco durante la semana en que la cosacada, o mejor dicho la perrada, se dió el *gustazo*, en nombre de la patria, de sobarnos el lomo. Aquí también han ido al *hoyo*.

La seción Buesos Aires Sud también se queja; a pesar de no haber intervenido en el movimiento, sostiene que la huelga tuvo mala solución sin la readmisión de los destituídos del Sud y Pacífico.

Donde esperamos se constituya en breve la Internacional es en Rosario. Espero con ansias que no puedo describir los resultados del congreso rosarino, en el cual, estoy seguro, se ha de descubrir el movimiento continuo. De ahí han de nacer las nuevas bases de la F. F. Esperemos, esperemos, camaradas; ¡ahí está el Mesías!

En resumen: la organización, víctima de las pasiones individuales. Sujetos analfabetos, metidos en honduras sociológicas. Almas puras, inmaculadas, brillantinas, con un dedo de mugre encima, y quienes sufren las consecuencias son los incautos y los que no lo son: los trabajadores que vagamos, desocupados unos, y metidos otros entre las rejas de las prisiones.

Por eso protestamos contra esa recua de inconscientes, muchos de los cuales no tienen derecho a hacernos sufrir. Entraron ayer al sindicato, sin haberles costado el menor sacrificio, y, por eso mismo no les importa un bledo su prosperidad Otros ,en cambio, ultrarevolucionarios, quieren hacer del sindicato una cancha de *football*. Sin el mayor empacho se afirma que no es sino ejercicio revolucionario.

Los trabajadores debemos preocuparnos mucho más de nuestros intereses. educarnos, capacitarnos, para vivir una vida mejor, expropiando al capitalismo de toda la industria.

Si hay malos compañeros, éstos deben ser colocados en el lugar que corresponde, denunciándolos en el sindicato; pero, si hay charlatanes que, de puro gusto, inventan "vendidos", es necesario hacerles pagar la mitad de la lengua, puesto que la tienen de más.

Nadie, a no ser un necio, o un interesado, debe ser divisionista. Si hay una organización buena no habrá consejo malo. El gremio debe tener la conciencia suficiente para deliberar sobre sus necesidades. Y de los abusos y falta de capacidad no debe cargar nadie con la culpa, sino quien la tenga. En el término de un año ha sido reelegido tres veces el Consejo de la Federación Ferroviaria. En estos últimos días lo ha sido por última vez y, a pesar de ello, siempre se está en contra de él.

¿Qué quiere decir esto? Que es necesario prescindir del mismo, o de lo contrario tomar medidas para que este desbarajuste en la Federación Ferroviaria desaparezca.

El primero de los casos nos parece hasta ridículo, si se quiere llevar a cabo una acción proficua y homogénea en los casos de emergencia. Y, por eso, propiciamos este criterio, ampliado en sentido de la unión con todos los demás trabajadores organizados en la F. O. R. A. para atacar a fondo en la guerra social contra el capitalismo.

Lo contrario nos parece un criterio infantil. ¿Qué puede hacer un ferrocarril, por mejor organizado que esté, ante las fuerzas del Estado, que, inmediatamente son puestas al servicio de las empresas?

Unos cuantos milicos y otros tantos carneros, y ¡chau!

Entonces, hay que dejarse de macanas, y dar a la organización la importancia que tiene y no jugar a las bolitas, como hasta ahora se ha hecho.

Ante la unión de Lértora y Leguizamón con los Christophersen, Dodero, Anchorena, directores de *La Prensa* y *La Nación*, y demás "patriotas", no hay más remedio que abrir los ojos, si es que no somos ciegos, y unirnos con la F. O. M., con el sindicato de Ebanistas;en una palabra, en la Federación Obrera Regional Argentina, para mandar al tacho a los "apaches" que componen la Asociación Nacional del "Trabajo".

Pedro Donamaria

IMPORTANTE

Desde este número, EL ORRERO FERROVIARIO comienza a remitirse gratis a todas las secciones que cotizan puntualmente.

La cotización al Consejo, según resolución del congreso, desde abril en adelante, es a razón de veinte centavos mensuales por cada socio.

CONSEJO FEDERAL

Ultima circular a las secciones

CIRCULAR 114

Bunos Aires, abril 19 de 1919.

Camarada secretario de la sección:

El Consejo Federal, dando cumplimiento a lo resuelto en el cuarto congreso de nuestra Federación, está dispuesto a iniciar la puglicación quincenal de *"El Obrero Ferroviario"*, a partir del próximo mes de mayo.

Como lo acordó el congreso y se explicó en las circulares anteriores, el periódico será remitido completamente gratis a todas las secciones que cumplen con los deberes estatutarios.

Para hacer frente a los nuevos gastos que origina la transformación y distribución gratuita de *"El Obrero Ferroviario"*, se ha resuelto que las secciones coticen a este Consejo, desde el mes en curso en adelante, a razón de 20 centavos mensuales por cada socio cotizante.

Como este acuerdo del congreso debe empezar a materializarse dentro de breves días,—desde que el primer número de *"El Obrero Ferroviario"* quincenal debe ver la luz el próximo 1º de Mayo,—el Consejo Federal se dirige a las secciones y las exhorta a hacer efectiva a la mayor brevedad las cotizaciones de abril.

También se exhorta a las secciones atrasadas con la caja central para que hagan lo posible de ponerse al día. Porque, como se advirtió en la circular anterior, los números de *"El Obrero Ferroviario"* de mayo sólo serán enviados gratis a las secciones que hayan hecho efectivas las cotizaciones de abril. Las que no estén al corriente y quieran recibir el periódico de dicho mes, deberán abonar los ejemplares, como hasta ahora, a razón de tres centavos cada uno.

Además, se advierte a las secciones morosas, que, en virtud de la crítica situación financiera del Consejo—no será posible atender nuevos pedidos de periódicos mientras no se haga efectivo el pago de los ejemplares correspondientes a los números anteriores.

Como en lo sucesivo, en *"El Obrero Ferroviario"* se insertará una amplia información del movimiento seccional, se encarece a las secciones la remitión de todos aquellos datos de interés que deseen ver publicados.

Para evitar confusiones y errores lamentables, cada sección debe confiar a un compañero capaz la misión de reunir y remitir datos a nuestro periódico. Además, las crónicas de carácter local, donde se formulen cargos contra los superiores u otras personas, para ser publicadas, deben traer el visto bueno del secretario seccional.

También se advierte que las columnas de *"El Obrero Ferroviario'* están a disposición de todos los asociados que deseen colaborar. Y desde ya aseguramos que se publicarán todas las colaboraciones que nos lleguen, siempre que vengan en condiciones y se refieran a asuntos de interés general.

Tranviarios del Sud—

La huelga que los compañeros tranviarios—desde los primeros días de enero—sostienen contra la ensoberbecida empresa explotadora, continúa todavía sin solución. A pesar de haber transcurrido más de cien días desde la iniciación de la lucha, el ánimo de los compañeros no ha experimentado el menor decaimiento. Al contrario, puede afirmarse que la obstinada intransigencia de la empresa ha retemplado el espíritu de nuestros hermanos, quienes, hoy más que nunca, están resueltos a no cejar en la lucha empeñada, mientras no vean coronados por una hermosa victoria sus nobles esfuerzos.

El Consejo Federal—como lo manifestó en la circular 113—estima que, tratándose de obreros que forman parte integrante de nuestra Federación, todos los federados están moralmente obligados a prestar su más decidida cooperación material, a fin de que estos compañeros tranviarios puedan resistir todo el tiempo necesario para quebrantar la intransigencia burguesa.

Y como hasta ahora, sólo un reducido número de secciones ha respondido al llamado solidario, el Consejo exhorta nuevamente a las secciones a fin de que acudan en ayuda de esos bravos compañeros que, con admirable firmeza, sobrellevan cien días de huelga, que son otras tantas jornadas de privaciones y sacrificios.

¡Un pequeño sacrificio de cada uno, será suficiente para asegurar un final victorioso a la heroica lucha de los camaradas tranviarios!

¡A la obra, camaradas! ¡A practicar la solidaridad!

Reglamentación del trabajo de los obreros y empleados ferroviarios—

Bajo este título aparecerá en la semana entrante un folleto de 64 páginas, que contendrá todos los decretos del Poder Ejecutivo que se refieren al trabajo ferroviario.

Este folleto, que edita el Consejo Federal, será la publicación más completa que existe en el país sobre la materia.

A las secciones, como se anunció, se le cede a su precio de costo, que es a razón de 10 centavos el ejemplar, por lo que se le encarece formular los pedidos a la mayor brevedad, ya que se ha ordenado un tiraje muy reducido.

Como se trata de un folleto útil e interesante para todos los ferroviarios, él será puesto en venta al público al precio de 25 centavos el ejemplar.

De conformidad a esto, se advierte que los pedidos de ejemplares que no sean hechos por intermedio de las secciones, tendrán que ser abonados de acuerdo con el precio que acaba de indicarse.

Asamblea anual de "La Fraternidad"

En esa reunión, conforme a lo resuelto por el cuarto congreso, la Federación estará representada por los compañeros que el mismo congreso designó.

Nuestros delegados—como comprenderán los compañeros—llevan una misión de concordia y de armonía, y si, como se espera, los delegados seccionales de "La Fraternidad" comparten iguales sentimientos, pronto las dos entidades podrán desarrollar una acción armónica en defensa de los intereses generales del gremio.

Por el Consejo Federal, saluda fraternalmente—

Francisco Rosanova,
secretario general.

COMITÉ PRO CESANTES

Insertamos más abajo la circular que el Comité pro cesantes ha dirigido a las secciones de la capital y pueblos circunvecinos, donde, además de comunicarles la constitución definitiva de aquél, se las invita a que nombren dos delegados con carácter permanente.

Sería de desear que las secciones locales aceptaran de inmediato la susodicha invitación, desde que se trata de darles representación ante el Comité, para que éste pueda tener la influencia moral necesaria para continuar impertérrito por el camino que se ha trazado, con el loable propósito de reivindicar a centenares de camaradas cesantes.

Camarada secretario de la sección.

Estimado camarada:

Me es grato comunicaros que el Comité Pro-Cesantes Ferroviarios se ha constituído en forma definitiva, con la representación de las secciones Buenos Aires Sud y San Martín Tráfico. Además, el número restante de sus miembros lo forman compañeros cesantes de diversos ferrocarriles, hasta tanto las demás secciones de la Capital y localidades circunvecinas vayan nombrando sus delegados respectivos.

Plausible es, como puede verse, la labor de estos camaradas, que se encuentran animados de tan buenos propósitos. Dignos son, pues, de ser imitados por los camaradas de otras secciones, tengan o no cesantes en sus filas, pueden trabajar para consolidar la fuerza moral y efectiva de este comité.

Decimos esto en la confianza de que todos los federados—cesantes o no—tienen cuentas que saldar con las empresas; y, siendo así, ¿qué mejor oportunidad que esta, que ahora se les presenta, para ir recibiendo la amortización gradual de sus derechos, que hoy no les quieren reconocer? Por todas estas consideraciones y otras que no hacemos por la premura del tiempo, pero que entendemos que no escapará al criterio de los camaradas de esa sección—ya que sólo la enunciación de la obra que realizará el comité—que es la readmisión de los cesantes, valiéndose para ello de todos los medios que estén a su alcance,—basta y sobra como para que se comprenda el amplio y elevado fin que aquél persigue. Por todas estas razones, decimos, que el comité ha resuelto invitar a esa y todas las de más secciones de la Capital y circunvecinas a que nombren dos delegados con carácter permanente ,a los efectos de integrar el comité y representar a las secciones.

Con tal objeto desearíamos que se nos comunicara, con la anticipación debido, el día, hora y local que esa sección celebrará asamblea, a fin de mandar delegado de esse comité, el cual ampliará en lo posible esta comunicación.

Sin otro particular, salúdalo cordialmente,—por el comité—*Vicente Todaro,* secretario.

Federación Obrera Regional Argentina

DOS IMPORTANTES CIRCULARES

Buenos Aires, abril 8 de 1919.

Camarada secretario:

Cumplo con el deber de enviarle la presente circular, encareciéndole, en nombre del Consejo, quiera someterla a la brevedad posible a consideración de la comisión y nos haga saber en seguida la resolución que haya adoptado sobre los distintos asuntos que se plantean.

Primer congreso de la Confederación Obrera Panamericana.—Por notas de fecha 14 y 26 de febrero ppdo., que obran en poder de esta secretaría, el comité que representa la Confederación Obrera Panamericana, constituída por la Federación Americana del Trabajo de Norte América, Confederación Regional Obrera Mejicana, Federación Obrera de Guatemala, Federación Obrera de Costa Rica, Confederación Obrera de Salvador y Gremios Obreros de Colombia, se invita a la Federación Obrera Regional Argentina y demás entidades nacionales de la América del Sud y Centro a participar en el primer congreso de las Américas, que tendrá lugar el 7 de julio próximo en Nueva York, con objeto de unificar el movimiento obrero del hemisferio occidental y oponer una mayor potencia defensiva de la clase obrera de estos países a la tendencia imperialista y absorvente del capitalismo, el cual, desplazado de la vieja Europa, tiende a invadir con su prepotencia desenfrenada todos los países americanos.

Desean los camaradas de la Confederación Obrera Panamericana unificar la acción sindical de los trabajadores de este continente, para concluir, después, unificando ésta con el movimiento obrero de Europa.

Como este pensamiento es el que expresara en su oportunidad la F. O. R. A. a aquéllos camaradas, el Consejo Federal, al recibir una invitación concreta e informado de que los propósitos perseguidos por dicho congreso son aquéllos, decidió aceptar la invitación, postergando para dentro de poco la designación de los dos delegados que nos solicitan.

Ahora bien; la fecha del congreso es el 7 de julio. Los delegados, si han de ir, tendrán que salir con un mes de anticipación a esa fecha; de modo que nos queda apenas un mes y medio de tiempo para reunir los recursos que son indispensables para ese objeto. En tal virtud, el Consejo Federal considera que si los Sindicatos juzgan conveniente la representación de la F. O. R. A. en el aludido congreso, deberá facilitarse los medios pecuniarios. En consecuencia, ha acordado pasar a los Sindicatos la presente circular con el objeto de solicitarles los recursos que necesitará la F. O. R. A. para sufragar los gastos que demande nuestra delegación a Nueva York.

"La Organización Obrera" del primero de Mayo.

Teniendo en cuenta la fecha del 1º de Mayo, el Consejo Federal ha resuelto que nuestro órgano oficial destinado a los federados, aparezca este mes en lugar del 15, según lo establece el artículo 58 de la Carta Orgánica, en vísperas de la histórica fecha del proletariado. Si los medios lo permiten, aparecerá de seis páginas, a fin de insertar producciones que tengan para los compañeros un interés especialísimo.

Como desea el Consejo Federal fijar la cantidad exacta de ejemplares a imprimirse, agradeceríamos que para antes del 20 del corriente se nos dijera que cantidad de periódicos necesitará ese Sindicato para sus afiliados.

Asimismo, recomienda muy especialmente el Consejo a los Sindicatos atrasados, que a fin de facilitar la publicación regular de nuestro órgano oficial y evitar interrupciones en la marcha administrativa de nuestra Federación, traten de regularizar su situación con la caja federal.

Sin otro particular, a la espera de vuestra respuesta, salúdalos, por el Consejo Federal, *Sebastián Marotta.*
Secretario General.

Buenos Aires, abril 16 de 1919.

Apreciable camarada secretario.

Jira de propaganda—El Consejo Federal, vista la necesidad imperiosa de atender los numerosos pedidos de delegados que formulan las organizaciones del interior y teniendo en cuenta el interés de la organización en difundir por todos los ámbitos del país sus principios, como lo hace en estos momentos enviando delegación a Mendoza y San Juan, resolvió, en su última reunión, dirigirse a todos los Sindicatos federados con el fin de solicitar su cooperación pecuniaria para constituir un fondo destinado a facilitar la realización de las jiras de propaganda que las necesidades de la organización nos obligan a llevar a cabo cuanto antes.

Comité pro víctimas de enero—En la última reunión del Consejo Federal, después de escuchar los informes de los delegados de la F. O. R. A. ante el "comité pro-víctimas de enero", y teniendo en cuenta una resolución de la Unión General de Obreros en Calzado, acordó retirar su representación del aludido comité, por considerar que éste, en la última reunión de los delegados que lo componen, se ha arrogado facultades que no le corresponden y que no están encuadradas en los propósitos para que fuera creado. Dicho comité, constituído por representantes de centros culturales, agrupaciones anarquistas y organizaciones obreras, no puede, a juicio del Consejo, propiciar una campaña tendiente a una huelga general por la libertad de los presos obreros; la huelga general es una acción propia y exclusiva de las organizaciones obreras. Además, la constitución del comité sólo tenía por objeto aportar recursos pecuniarios a las familias y las víctimas de los sucesos de la semana de enero, por lo que este Consejo estima que es una informalidad que los fondos recolectados hasta la fecha, que talvez esperan con ansiedad las familias de las víctimas, se dedique a otros asuntos para los cuales no los entregaron los contribuyentes, los que protestarán con justa razón. Al sancionar el Consejo la resolución del retiro de los delegados, acordó comunicar esto a los Sindicatos federados para que adopten la resolución que crean más conveniente.

Comisión de estadística—A pedido de la comisión de estadística del Consejo Federal, transcribole la comunicación que ella remite a los Sindicatos por intermedio de la secretaría general:

"Compañero secretario: El Consejo Federal designó, en una de sus primeras reuniones, una Comisión de Estadística que hoy da comienzo a su labor remitiendo a todos los Sindicatos federados el formulario impreso adjunto. Esta comisión le ruega encarecidamente no deje de llenar el mencionado formulario lo más exactamente posible devolviéndolo a esta secretaría a la brevedad; le ruega, asimismo, haga todo lo que esté a su alcance para contestar todas las preguntas que se le formulan, que son de bastante interés, esperandose sean contestadas en su totalidad para tener un trabajo completo que refleje la exacta situación obrera. Cualquier duda que usted tenga ante alguna de las preguntas que se hacen o cualquier dato que, sin constar en el presente formulario, a usted le pareciera de utilidad para los fines que nos proponemos, anótelo en la planilla, devolviéndonosla inmediatamente".

Conferencia Socialista y Obrera Panamericana—Habiendo el partido socialista invitado a la F. O. R. A. a participar en la conferencia socialista y obrera panamericana que tendrá lugar en esta capital en el mes que cursa, el Consejo Federal en su reunión del 12 del actual resolvió desestimar la invitación, explicando su rechazo en la siguiente nota que transcribimos a las organizaciones federadas:

"Vista la nota de fecha de abril y boletín de febrero, dirigidos por el Comité Ejecutivo del partido socialista a la Federación Obrera Regional Argentina, y considerando la invitación que en la primera se formula de concurrir a la conferencia socialista y obrera que se efectuará en esta capital durante los días 26 y siguientes del mes en curso, el Consejo Federal resuelve desestimarla, fundando este acuerdo en las siguientes consideraciones:

Porque según lo estatuye el inciso a) del artículo 2 de la Carta Orgánica de la F. O. R. A., para mantener la unidad orgánica necesaria—material y moral—de la clase obrera, para realizar sus propósitos, sostiene "su absoluta prescindencia frente a las tendencias ideológicas y partidos políticos", como también en razón de que en la invitación se pre-establece que sólo podrán participar en la conferencia socialista y obrera las organizaciones que acepten determinados principios políticos.

El Consejo, al desestimar la invitación del partido socialista, declara que no entiende en modo alguno rechazar con esta resolución el principio de una conferencia obrera panamericana. En prueba de ello estima necesario hacer público que, de acuerdo con el inciso d) del artículo 1º de la carta orgánica que fija como objeto de la F. O. R. A. "estrechar las relaciones solidarias con las demás instituciones obreras del mundo", ha aceptado la invitación que le fué hecha por la Confederación Obrera Panamericana (con sede en Wáshington D. C.) y decidió hacerse representar directamente en la primera Conferencia Obrera Panamericana a realizarse en la ciudad de Nueva York el 7 de julio próximo".

Saluda al compañero secretario fraternalmente,—por el Consejo Federal,

B. Senra Pacheco,
subsecretario.

CAMAREROS DEL SUD

Es de lamentar, y lo hago con todo dolor del corazón, que, al colaborar en *"El Obrero Ferroviario"*, sea para desenmascarar a unos cuantos serviles de la empresa, desde que nuestro paladín debiera servir para denunciar las injusticias y llevar la armonía de todos los ferroviarios, tenga, en cambio, que servir para descubrir a unos cuantos inconscientes que, sin dignidad alguna, se ponen al servicio incondicional de los amos.

En el gremio de camareros del Sud hay un grupo que desde tiempo atrás se conoce por "los del trust". Estos hombres que, antes de la organización hacían lo que querían con los altos empleados de la empresa, en contra de los demás compañeros, ya por chismes, ya por alcahueterías, o ya por otras cosas más materiales, siempre consiguieron de la empresa ser las niñas mimadas, y, por consiguiente, tenían los mejores servicios, el descanso cuando se les antojaba, y otras cositas más.

Después que la Federación tendió su red, estos hombres parece que cambiaron de ruta—para aquellos más ingenuos, se entiende,—que los demás no los creíamos, a pesar de su falso compañerismo.

Los demás compañeros tenían a su vez buenos servicios y el descanso como ellos, con sólo pequeñas diferencias; pero vino la huelga de abril, y todo se desmoronó. Esos hombres que durante un año fingían ser compañeros, después, aprovechando el confusionismo de la derrota, colaboraban con las empresas para arruinar a aquellos compañeros más conscientes.

Hemos visto a alguno de ellos, conjuntamente con el capataz de ropería, seleccionar el personal a medida que se presentaba a tomar servicio.

A los pocos días de volver al trabajo, el fingido compañero Francisco Collarini encabezaba una nota hecha a máquina por algún empleado, firmando la renuncia de la Federación Ferroviaria e induciendo a los demás a que hicieran lo mismo, lo que consiguió con los ficticios como él y sus cosas.

Una vez obtenido el triunfo de la renuncia, se propuso hacer otra de las suyas, pero esta vez fracasó. Se trata de que éste, junto con sus compinches Francisco Gaza, Antonio Buonacore, José Tetamazzi y otros de la camarilla del "trust", una vez conseguida la renuncia de la Federación, quisieron que todos isgresaran en la *amarilla* A. F. N., para lo cual, como hombres sin responsabilidad ni dignidad de obreros, encabezaban otra nota con sus firmas. Pero ,esta emboscada no tuvo éxito; los únicos que firmaron fueron los de siempre: ellos, ellos y ellos. Hubo uno que firmó sin darse cuenta de lo que hacía, y cuando, al reflexionar, se dió cuenta que había dañado sus propios intereses, tapó su nombre con un soberano borrón, como protesta.

Ahora bien; esos hombres que han fracasado en todas sus intentonas en beneficio de la empresa y en contra de sus compañeros de clase, han intentado otra nueva: "El Catalán" y "gran anarquista", por excelencia, Francisco Gaza, cumpliendo un mandato de la camarilla, quiso, por intermedio del "cobrador" de la *Amarilla* A. F. N., camarero Enrique Bujan, averiguar quienes eran los cotizantes de la Federación Ferroviaria. Este cobrador de la *Amarilla,* prestándose, como es lógico, a los manejos de los lemás camarilleros, anduvo averiguando a unos y otros quienes son los camareros que cotizan a la Federación. Esta vez tampoco pudieron averiguar nada, pero, en esta ocasión el fracaso es por culpa de ellos. Porque, si en vez de averiguar a unos y otros, se fueran a la secretaría de la sección, allí le darían los datos que buscan y otros que merecen.—*Un Federado.*

TRIUNFO DE LOS OBREROS MARÍTIMOS

La confabulación capitalista completamente aniquilada

ENSEÑANZAS DE LA LUCHA

El conflicto marítimo, después de más de tres meses de obstinada resistencia, ha quedado solucionado con la capitulación de los armadores. La Federación Obrera Marítima—contra la cual se habían confabulado todas las empresas explotadoras del país—ha salido de esta nueva y recia batalla, tal como nosotros lo previmos: más fuerte y más gallarda.

La lucha marítima, que acaba de solucionarse, arroja grandes y provechosas enseñanzas para todos aquellos gremios que, como el nuestro, han malogrado buena parte de sus energías en luchas fratricidas y estériles.

Desde que los trabajadores del país hanse organizado e iniciaron su lucha en pro del bienestar y emancipación de su clase, jamás gremio alguno tuvo que hacer frente a una situación tan difícil y peligrosa como la que acaba de vencer la organización de los obreros marítimos. Y, podemos asegurar que, si a las demás organizaciones obreras se le hubiera presentado una situación semejante ninguna de ellas, quizá, habría podido salvarla victoriosamente como lo ha hecho la Federación Obrera Marítima.

Quien haya prestado interés a esta emocionante batalla, sabe—por las revelaciones que se hicieron durante su desarrollo—que los capitalistas, desde que conocieron el propósito del personal de exigir mejores condiciones de trabajo y de salario, creyeron que había llegado el momento de contrarrestar el avance victorioso de la organización; y, a ese fin, adoptaron las precauciones del caso.

Según las revelaciones aludidas (las que son conocidas por los compañeros, por habernos ocupado de ellas en el número 57 de El Obrero Ferroviario), los armadores, al obrar en esa forma, lo hicieron a instigación de las empresas explotadoras, que en el creciente poder de la Federación Marítima veían un peligro general. Además, esa belicosa actitud fué adoptada por qué, según ciertos informes que los hechos posteriores desmintieron, los explotadores creían que la organización marítima estaba minada por discordias, y, por tal motivo, consideraron que ese era "el momento más propicio" para abatir la Federación Marítima—verdadero Verdun del frente proletario.

La lucha se inició con la energía esperada, y bien pronto los capitalistas se apercibieron que, en lucha franca y abierta, los obreros saldrían victoriosos. Y, para evitar ese desenlace tan desagradable, creyeron conveniente cambiar de táctica.

La bruutalidad de los primeros días, fué substituída por una actitud más diplomática y flexible. Como consecuencia de este cambio, se iniciaron gestiones para poner término a la lucha; y, como los armadores accedieran a muchas de las mejoras solicitadas, el conflicto quedó solucionado al vigésimo sexto día de su iniciación. Esto, como lo revelaron los acontecimientos posteriores ,más que una solución ,fué una retirada estratégica, una verdadera maniobra, digamos así. Y, por esta causa, cuatro días más tarde, los armadores del Centro de Cabotaje, apoyados por el Centro de Navegación Transatlántico y la mentada Asociación del "Trabajo", ordenaban la suspensión de todas las operaciones, hasta tanto la Federación Marítima renunciara expresamente al ejercicio del boicot, reconociera a los armadores facultad ilimitada para nombrar, remover y destituir el personal. Al mismo tiempo, los armadores—con el propósito evidente de quebrar la férrea unión que venía dando prueba el personal susodicho—trataron de hacer creer que esas cláusulas vejatorias que pretendían imponer, habían sido ya aceptadas por los representantes obreros que intervinieron en la solución del conflicto.

Además, hicieron presente que ellos mantendrían todas las mejoras acordadas, con tal que el personal reconociera y respetara las cláusulas aludidas.

Esta maniobra no tuvo el resultado esperado. Los obreros, no obstante la campaña hábil e insidiosa que los capitalistas llevaron a cabo, jamás dieron muestra de vacilación y de desconfianza. Los componentes del Consejo Federal, a pesar de la intriga burguesa, continuaron gozando de la más plena confianza, que le permitió desenvolver una acción más firme y eficiente.

Para destruir ese estado de ánimo, los capitalistas apelaron a todos los medios a su alcance. Los diarios adictos, lanzaban acusaciones contra los hombres representativos de la Federación, a quienes se trató de hacer aparecer recibiendo pingües beneficios, pero todo sin resultado. El gremio, que conoce a sus hombres, despreció esas acusaciones de los órganos burgueses y sectarios. A pesar de esto, los armadores no se amilanaron. Dispuestos a minar el prestigio del Consejo Federal de la Federación Marítima, cuando comprendieron que el gremio unánime tenía confianza en sus dirigentes, pensaron —inspirándose en Voltaire seguramente—que desde el momento que la desconfianza no existía, era necesario inventarla. Y consecuente con este propósito, empezaron a inundar la Boca con manifiestos y pasquines calumniosos, que, a igual de lo que las empresas hacen circular periódicamente en nuestro gremio, aparecían firmados por *un grupo de marineros y foguistas.* Pero, contrariamente a lo que ocurre entre nosotros, que el gremio toma en cuenta todos los rumores y disparates que las empresas y los difamadores sistemáticos de nuestra Federación hacen circular, el gremio marítimo no prestó la menor atención a las publicaciones difamatorias.

Otra circunstancia que debemos señalar, y que indiscutiblemente ha contribuído tanto como las anteriores al triunfo de los obreros marítimos, es la actitud del personal superior, como ser los maquinistas, capitanes, comisarios, etc., que, si bien no forman parte integrante de la Federación Marítima, siempre se han solidarizado con la actitud de ésta última.

Estas son, a nuestro juicio, las circunstancias que explican el creciente éxito de los trabajadores del mar.

Ellos están animados de un fuerte espíritu de lucha; tienen plena confianza en su organización y en los hombres que están al frente; han desterrado de su seno el partidismo político e ideológico; hanse emancipado totalmente del estúpido y tonto doctrinarismo anárquico y disolvente, y he ahí que cada lucha que emprenden es una victoria que conquistan.

Nosotros señalamos complacidos estos hechos, porque esperamos que el gremio ferroviario sacará provecho de la enseñanza que ofrece la acción siempre victoriosa de los trabajadores del mar. Y el personal de máquinas que integra "La Fraternidad", es de esperar que, en lo sucesivo, sabrá imitar la hermosa actitud solidaria que vienen observando los maquinistas navales.

Para los que crean que esto no es factible, hemos de advertirles que la organización de los maquinistas navales es mucho más vieja que la Federación Obrera Marítima, y, a semejanza de "La Fraternidad", tiene, también, personería jurídica.

Sin embargo, esa diferencia de edad y de sistema, no constituye ningún obstáculo para desarrollar una acción solidaria.

Y nos parece que bastaría sólo un poco de buena voluntad, para que el gremio ferroviario pueda hacer otro tanto.

TRANVIARIOS DEL SUD

Continúa firme la resistencia

Solidaridad de los federados

Hace aproximadamente cuatro meses que los camaradas tranviarios del Sud se mantienen en pie le lucha, sin que hasta la fecha se note una sola deserción en sus filas.

Saben que la capitulación de la empresa es inevitable y que su derrota ya no ha de hacerse esperar mucho tiempo; y saben, también, que no están solos frente a los explotadores, desde que en las mismas trincheras se hallan los obreros organizados en nuestra Federación, y que detrás de ellos están todos los trabajadores que integran la F. O. R. A., de la cual forman parte.

Entienden que su derrota significaría la muerte de la organización de todos los tranviarios de la capital federal, y celosos de la responsabilidad que pesa sobre ellos, no ceden un solo palmo de terreno al enemigo.

La resistencia se prolonga, y, la empresa tendrá que desechar la última esperanza que había concebido. El hambre aún no ha sentado sus reales en los hogares de los valientes luchadores que hace 120 días que están en plena batalla. La solidaridad de sus hermanos de causa ha llegado a tiempo, y contribuye a fortalecer los espíritus.

Puede afirmarse, pues, que la batalla está ganada y que sólo falta batir la última fortaleza para que los tiburones de la empresa de tranvías eléctricos del Sud se entreguen con armas y bagajes.

¡Adelante, siempre adelante, vanguardia de los tranviarios, que la victoria pronto coronará vuestros épicos y heróicos esfuerzos!

Las secciones de nuestra entidad, continúan aportando su ayuda pecuniaria a dichos camaradas, aunque ésta—hay que confesarlo—no se produce con la celeridad que era de desear.

A la suma de $ 419.10, de la cual dimos cuenta en nuestro número anterior, hay que agregar las que detallamos a continuación:

Sección Sevigné, 56 $; sección Mercedes, C.G., 37 $; sección Hucal, pesos 30.50; seción Coronel Brandsen, 15 $. sección Sampacho, 25 $. Todas estas cantidades dan un total de $ 163.50.

Confiamos, ahora, que las secciones restantes, respondiendo al llamado del Consejo Federal, se apresurarán a solidarizarse, aportando su óbolo en pro de la noble causa de los camaradas tranviarios, que luchan con tanto tesón y energía para mantener enhiesta la bandera de nuestra Federación.

En la Estación

EL JEFE

Descúbrese allá lejos, muy lejos, una planicie solitaria y yerma, a media legua de distancia de un pueblecillo que no figura en el mapa, ni es conocido por el gobernador de la provincia. Edificio pobre, modesto, de paredes de ladrillo y ventanas de color de chocolate, se eleva en un desierto con una huertecilla en el costado, una aldea a la espalda, un sol implacable en el cielo, un reloj de cobre en la fachada principal y varios carriles que se entrecruzan, y se separan, y se confunden, a los pies.

Aquello es una estación de último orden; a ella no llegan más vibraciones de vida que el canto de los pájaros, el cencerreo del ganado que atraviesa la línea levantando una nube de polvo, antes de perderse en el blancuzco trazado de la carretera, las voces del gañan que cruza los campos con el pie desnudo y el azadón al hombro y el silvido estridente de las máquinas que aplastan los rails y conducen los trenes de viajeros, los vagones de mercancías, y se detienen un instante respirando hulla, sudando vapor, dando breve reposo a sus músculos acerados y potentes y se alejan después entre torbellinos de humo con el brusco crujir de sus ejes y el áspero chirrido de sus topes, dejando a quienes la contemplan, como recuerdo único de su paso, el rostro ennegrecido del maquinista y las caras soñolientas o indiferentes de los pocos viajeros.

Los trenes se suceden con intermitencias de dos, de tres horas a lo sumo; ellos no se cansan, no tienen músculos de carne que se rindan, nervios que se desplomen, ojos que se cierren, estómago necesitado de nutrirse, y alma codiciosa de esparcimiento y de solaz. Hay que recibirlos, que avisar su arribo a la estación próxima, que darles salida, que atender a la carga y descarga de mercancías, al servicio de los viajeros, a las contingencias de la marcha; es necesario coadyuvar a las seguridades del viaje, prever los peligros, observarlo todo, dirigirlo todo; no dejar nada a la casualidad y a la incertidumbre; trabajo penoso, de responsabilidades graves, de urgencia suma; de vigilar constante y de faenas múltiples.

Y para este trabajo, para empresa tamaña y traginar tan rudo, no hay más que un hombre, el jefe de estación; así lo exigen la codicia y el ansia de acaparar dinero de que parecen invadidas las compañías de ferrocarriles de España. Ese hombre, tostado por el viento y el sol, excluído o casi excluído del trato con sus semejantes, retribuído con mezquindad, y explotado con largueza, tiene que hacerlo todo, absolutamente todo; gracias a que le ayude un mozo ignorante e inexperto que sirve a la vez de cargador y de guarda-agujas.

El jefe es al mismo tiempo, en las estaciones de último orden, jefe, factor, telegrafista, expendedor de billetes y guardián de equipajes; ni puede separarse de su puesto, porque la marcha del servicio reclama su presencia; ni comer en su cuarto, porque solicitan su vigilancia el cuidado de los andenes, el arreglo del billetaje y la seguridad de las mercancías; ni dormir sino vestido, porque los trenes pasan cada dos horas; ni amar, cuando ame, libre y tranquilamente, porque el rumor de los besos que deposite sobre los labios de la mujer querida puede turbarse e interrumpirse por el silbido implacable y burlón de la locomotora.

Así pasa él un día y otro, esclavo del deber y de las brutales necesidades de la vida, con el reloj por compañero, por advertencia y por acicate, desafiando la lluvia, el sol, el aire, el calor y el frío, la tempestad y el bochorno. ¿Viene un tren?, ¿acaba de dormirse?, no importa, a coger con mano torpe el manipulador del telégrafo, a saltar al andén, a despedir la inmensa mole de madera y hierro que tiene delante. Nada de sosiego, nada de reposo; que se rinden sus músculos, ¡a trabajar!; que se desploman sus nervios, ¡a trabajar!; que se cierran sus ojos, ¡a trabajar!, a trabajar siempre, porque no tiene más remedio, porque está solo. Para eso le paga la Compañía mil pesetas anuales.

Tal es su vida; vida de privaciones, de tormentos, vida de mártir, vida insufrible, digna de admiración y de aplauso; y, sin embargo, ¿quién se acuerda del jefe de estación? Nadie: para la Compañía es un instrumento; para los viajeros una mancha oscura puesta en el andén; mancha que se desvanece a medida que el tren avanza en su camino, y que se pierde luego en las negruras del horizonte, y para los indiferentes que lo ven cruzar por delante de sus ojos cuando viene a Madrid un individuo, como otro cualquiera.

Pero ocurre una desgracia, un descarrilamiento, un siniestro; el jefe de estación, el instrumento insignificante, rendido por lo penoso de su tarea se ha descuidado un minuto, un segundo tal vez; acaso al levantarse de la silla donde reposaba, sin perfecta conciencia de sus actos, con el cerebro oscurecido por las nieblas de un sueño invencible, dió mal la salida, comunicó equivocadamente con la estación inmediata, hizo partir el tren que debía detenerse; y el tren partió, y chocando en el camino con otra mole de la misma fuerza y de velocidad idéntica, provocó una catástrofe, representada por vagones que se destrozan, por portezuelas que saltan en astillas, por locomotoras que se desprenden del carril, por viajeros que sucumben, por ayes de espanto y por estertores de agonía...

Entonces todas las responsabilidades caen sobre el desdichado jefe de estación, sobre aquel hombre que desempeña sólo un servicio fatigoso y terrible; él es el culpable, el responsable, el torpe, el criminal. Si el suceso no tiene importancia, se le despide; si la tiene, se le envía a presidio.

Y mientras él sufre el hambre de la cesantía o las amarguras de la condena, la empresa que economiza hombres y sueldos y trabajos; la empresa que coloca un individuo donde debieran servir cinco, acapara oro, avasalla, se enriquece, prospera, vive satisfecha y feliz, paga un sueldo de 10.000 pesetas a los consejeros y les envía todos los años un billete de libre circulación.

EL MAQUINISTA

En pie, sobre el suelo acerado de la locomotora, repartiendo con mano segura y experta vida y calor y movimiento a aquel organismo de hierro y de cobre; apoyado en la manivela; atento a las oscilaciones del manómetro y a las exigencias del regulador, combinándolo todo; midiéndolo todo; previéndolo todo; está el maquinista del tren en marcha con los ojos puestos en el camino y la conciencia en el cumplimiento de su deber.

Aquel hombre, vestido por una blusa azul, recogida en desiguales pliegues, sobre unos pantalones del mismo color; robusto de cuerpo, con el rostro ennegrecido por el humo, las manos sucias por el carbón y la piel curtida por la lluvia y el aire, aquel personaje en cuya existencia reparan apenas los viajeros, es el dueño del tren que resbala apresuradamente sobre los rails; a su voluntad y a su pericia están encomendados los intereses varios que se agitan y se amontonan en el interior de los vagones: la vida de los hombres, la conservación de los equipajes, la seguridad de las mercancías; un movimiento torpe; una maniobra mal hecha; el menor descuido. la más pequeña falta, pueden convertir la mole obediente y bien equilibrada, el medio de comunicación y de progreso, el implacable vencedor de las distancias y de las fronteras, en una masa ciega y destructora, en instrumento de muerte y de tortura, en vehículo de desastres y en pregonero de desgracias.

Porque tal sabe, porque no se le esconde la responsabilidad que de su oficio emana, camina el maquinista por la vía adelante, inaccesible al sueño, a la distracción y al cansancio, azotado por la lluvia cuando las nubes se desatan en agua, sacudido por el huracán cuando el trueno ruge en los aires y el rayo construye ángulos de fuego en el horizonte, tostándose de un lado y helándose de otro durante el invierno para achicharrarse por todas partes a la vez en el verano, recibiendo el beso frío de la escarcha, el hálito entumecedor de la nieve, la caricia asfixiadora del sol y el brusco manotazo del vendaval, firme en su sitio, penetrando con pupila escudriñadora las tinieblas en las noches obscuras ,vigilando las curvas que describe la línea, fijándose en el menor detalle, porque en hacerlo estriba su deber, porque es a un tiempo mismo capitán y piloto de aquel buque que maneja en tierra firme sobre dos carriles de acero.

Esfuerzo gigantesco el de ese hombre, en quien nadie, o casi nadie repara, y a quien yo he visto ganar leguas y leguas, envuelto por torbellinos de humo, por nieblas de vapor, respirando una atmósfera de hulla, siniestramente iluminado por el resplandor rojizo que brota de la hornilla entreabierta y avaro de recorrer el trayecto a cuyo término le aguardan una vivienda humile, un lecho blando y unos brazos de mujer que se abren cuando él llega a su encuentro de par en par.

Así va y viene un día y otro por la misma ruta, con la misma máquina, con iguales trabajos y con responsabilidades idénticas; el esfuerzo diario nada representa para él, nada representa tampoco para los otros; él está acostumbrado a ejecutarlo, los otros a vérselo ejecutar, y él y su tarea entran en la serie no interrumpida de seres y de faenas extraordinarias, transformados por la costumbre en insinigficantes y vulgares.

Pero entre tantos días llega uno en que, mientras la máquina arrastra por los rails vagones y vagones, el maquinista observa que en dirección contraria, por la estrecha e infranqueble vía que se extiende delante de sus ojos, avanza, si el suceso ocurre de noche, un farol encarnado, a cuya espalda se dibuja una masa confusa; si el suceso ocurre de día, esa misma masa confusa y negra, coronada por una nube de vapor, es otro tren, otra fuerza igual a la que él encamina y dirige, que se viene encima con ímpetu salvaje y avasalladora potencia.

¿De dónde procede aquel enemigo imprevista? ¿Por qué se atraviesa en la marcha de un tren? ¿Quién lo dirige en contra suya? ¿Fué un error de salida? ¿Un aviso mal dado? ¿Una orden mal interpretada? ¿Un telegrama mal entendido? El maquinista no lo sabe. no tiene tiempo para averiguarlo tampoco. El no ve más que el peligro inminente, dos moles de peso igual y de velocidad contraria que avanzan la una sobre la otra con fatal empuje, dispuestas a chocar, a destruirse, a producir desesperación y muerte donde todo era pocos momentos antes vida y regocijo; la catástrofe con sus horribles consecuencias aparece delante del maquinista, y aparece inevitable, porque los trenes están muy cerca, porque no hay medio humano de detenerlos.

El maquinista puede salvarse; bástale saltar de la máquina, él está acostumbrado a tales saltos y puede salvar su vida a cambio de algunas contusiones, pero, ¿y los viajeros? ¿Y el tren confiado a su pericia? ¿Y el deber que se le presenta en el espacio con gesto de mando y además imperioso? No; él no puede huir, no puede abandonar la máquina; debe luchar hasta el último trance, con riesgo seguro de su existencia, y no duda, no vacila; el hombre se convierte en héroe, aprieta la manivela con mano firme, hace prorrumpir al pito en gritos de alarma, da contravapor y sigue avanzando, avanzando siempre, mientras el tren contrario avanza también, practicando la misma maniobra y prorrumpiendo en iguales estridentes clamores.

Todo es inútil; las dos locomotoras están a cuatro metros de distancia; se hace un último esfuerzo; inútil también... Las máquinas chocan con un ruido estruendoso de hierros que se parten, de ejes que se rompen, de calderas que estallan; los vagones, sorprendidos por aquel encuentro brutal, montan los unos sobre los otros para caer luego de golpe, deshechos, abiertos, prensando bajo sus escombros numerosas víctimas, a un lado y a otro de los carriles, escuchando por todas partes gritos de angustia, voces de socorro, lamentos, estertores de muerte, imprecacione de rabia.

La catástrofe se ha realizado, el desastre es un hecho.

¿Y el maquinista? Allá en la cuneta de la vía, pálido, ensangrentado, con los miembros rotos, la cabeza aplastada, el pecho abierto y chorreando sangre, esclavo de su deber, muerto junto a su máquina, que agoniza con las ruedas en alto, la chimenea cegada y la caldera rota, arrojando torrentes de vapor y montones de brasa, últimos latidos de su sangre, que se paraliza, y de su respiración, que se extingue.

Allí está el maquinista, el héroe anónimo, desconocido de todos, olvidado de todos también, que muere sin dejar recuerdos en la memoria de nadie, como no sea en la de aquella mujer que le espera en su casa con el amor en el alma y los brazos abiertos de par en par.

JOAQUÍN DICENTA.

MOVIMIENTOS E INFORMES SECCIONALES

En la Compañía General

Descontento unánime

El personal de esta empresa hállase muy descontento e irritado. Sin embargo, la superioridad, sin preocuparse poco ni mucho del estado de ánimo del personal, continúa procediendo arbitrariamente. Los abusos e injusticias continúan a la orden del día, y... esto tiene que cambiar.

Si la empresa no corrige sus procedimientos por su propia iniciativa, pronto tendrá que hacerlo bajo el apremio de las circuunstancias.

El día 17, como se intentara suspender injustamente a varios obreros, todo el personal del taller se dispuso a abandonar el trabajo. La oportuna intervención del personal superior, conjuró a tiempo el conflicto.

Los compañeros de La Bajada han dado a publicidad un bien redactado manifiesto, por el cual hacen conocer una serie de abusos y represalias que la empresa viene llevando a cabo contra los más activos militantes de la Federación.

Y, de continuar por ese camino, pronto se colmará la medida de la paciencia y quizás si la empresa no tendrá que arrepentirse.

BUENOS AIRES SUD

¡ Estrechemos filas !

Camaradas ferroviarios:

¿Es posible que en los actuales momentos continuéis indiferentes ante los graves sucesos que conmueven y agitan a toda la clase trabajadora del país y del mundo, que, sedienta de justicia y deseosa de reivindicaciones, sacude su indiferencia y rompe las cadenas de la esclavitud?

¡No, camaradas! Los tiempos han cambiado fundamentalmente en un corto lapso de tiempo, y es así que los *poderosos* y déspotas de ayer, son débiles hoy y desaparecen día a día, conjuntamente con su oprobioso régimen de iniquidades e injusticias.

Reyes y emperadores ruedan por el suelo, como juguetes de niños, arrastrando tras ellos a toda esa recua de parásitos, vampiros y verdugos de los pueblos.

Las masas proletarias están en vísperas de grandes acontecimientos, que se desarrollarán en momentos quizás inesperados, los cuales reclaman toda nuestra atención y contribución, a fin de que con un esfuerzo más podamos fácilmente romper las cadenas de nuestra opresión y esclavitud, tantos siglos soportadas, y libertarnos para siempre de tanta tiranía y despotismo.

¡Camaradas! Ya no debe haber lugar a dudas ni a titubeos: los hechos son harto elocuentes y los vemos todos a la luz del día. La hora se acerca con la brevedad y rapidez del relámpago, y es necesario estar prontos y preparados para recibirla como las circunstancias reclaman.

¿Y cómo podéis vosotros, ferroviarios, estar preparados, si estáis alejados de vuestro *cuartel*, que sería la organización? No, camaradas; vosotros estáis lejos, muy lejos, y ese camino es el más peligroso que podéis seguir en el actual momento histórico.

Pensad un instante y veréis que sois los únicos que permanecéis más indiferentes ante todos los demás gremios. Sois el lunar en el movimiento obrero organizado, los únicos que no supísteis mantener el prestigio de otrora. Sois los que abandonástéis friamente a vuestros compañeros los cesantes; igualmente abandonásteis vergonzosamente a centenares de compañeros que yacen clamando en las cárceles y presidios. Es, y fué vergonzosa vuestra conducta para con todos vuestros compañeros de miserias y de dolor.

Sí, camaradas; será vergonzoso decirlo, pero es cierto y hay que confesarlo: sois vosotros unos rezagados. Sois los que, con vuestros aportes, sostenéis una sociedad patronal, que jamás dió ni dará para vosotros ninguna mejora moral ni material; no así la Federación Ferroviaria, que, en pocos meses que tuvo fuerzas les dió infinitas mejoras en todo sentido, las que no podéis negar, pues, algunas las estáis disfrutando todavía, pero que no sería difícil que os arranquen éstas también si os mantenéis alejados de la organización.

¿Y la ley de jubilaciones recientemente aprobada, a quién se le debe? ¿No es al conjunto revolucionario de las fuerzas obreras organizadas en los últimos tiempos? ¿Se pondrá dicha ley en vigencia si vosotros seguís alejados de la organización obrera auténtica? No, camaradas; de continuar así ella será letra muerta. Pero, aún estáis a tiempo. Despertad de vuestra soñolienta apatía y volved sobre vuestros pasos, ingresando en las filas donde están vuestros compañeros y así, juntos todos, haremos triunfar nuestros derechos de obreros.

Tened presente los numerosos y grandes triunfos que día por día están conquistando los gremios de reciente fundación, y especialmente los de mujeres, los cuales nos están dando ejemplos de solidaridad y unión. Si esto no fuera bastante, ahí tenéis las grandes tiendas haciendo triunfar íntegramente sus peticiones, para seguir luego el "43", la casa Noel, Los Mil Colores, las fábricas de tejidos y de bolsas, las telefonistas e infinidad de otras más, que sería largo enumerar.

¿Qué os parece el triunfo ruidoso de los mozos de cafés y hoteles, que de 20 pesos mensuales que ganaban, actualmente hay quien percibe hasta 180 $? ¿No os parece quue los capitalistas, viendo cerca la tormenta, se apresuran a demostrar que ellos *reconocen* la justicia de las demandas de sus obreros?

Otras de las batallas que no tardaremos en ver ganada es la que sostienen valientemente los aguerridos marítimos. Estos obreros, al igual que los tranviarios del Sud, sostienen una épica y larga huelga de tres meses, que llevará a la derrota irremisiblemente a esa siniestra y confabulada "liga" de capitalistas rapaces que actúan dentro de la República Argentina. Pero los obreros de la F. O. M., en esta hora solemne y dándose cuenta de la importancia de su triunfo, estamos seguros que sabrá darles su merecido, el cual significaría para los vampiros del capitalismo el tiro de gracia, hundiéndolos para siempre, como ellos pretenden hacer con nosotros, demostrándoles con esto que los tiempos esos ya han pasado para no volver, pese a todos los tiranos y déspotas de la raza humana que existen.

Camaradas ferroviarios: Nuestro gremio no debe ni puede continuar indiferente y sordo a este llamado, y en esta creencia, la sección Buenos Aires Sud espera y aconseja a que cada uno y todos los ferroviarios conscientes vuelvan y sepan ocupar el lugar que les corresponde dentro de su respectiva organización.

Tengan bien presente los ferroviarios que están quedando los más rezagados; más aún: están siendo el punto "negro", y si no reaccionan y tratan de rehabilitarse volviendo a unificarse dentro de las filas obreras, estarán expuestos a sufrir las duras consecuencias a que se hacen acreedores por su comportamiento poco correcto, frente a los demás gremios obreros de la República en general.

Así, pues, a unirse todos al grito de: ¡Viva la Federación Ferroviaria y La Fraternidad! ¡Viva la unión de todos los trabajadores del riel! ¡Viva la unión general de todos los explotados de la República Argentina, y, por último, viva la unión y redención de todos los trabajadores del mundo!

TALLERES

Contra una publicación insidiosa. Solidaridad con los tranviarios.

En vista de que en la mal llamada "Organización Obrera", que se redacta en la calle Matheu 1172, se hace eco de un pasquín lanzado a la circulación por un grupo de "sensatos", el cual se atribuye a esta sección, y—no sabemos con que propósitos e intenciones—se afirma, también, que la misma propicia la separación de la Federación Ferroviaria, la sección Talleres hace público su más categórico desmentido.

Esta sección no ha publicado ningún manifiesto, ni jamás ha pensado propiciar lo que se le atribuye. Aprovechamos esta oportunidad para pedir al gremio ferroviario que no se deje seducir por estos cantos de sirenas, ya que publicaciones tan envenenadas como la que nos ocupa, no pueden tener otro objeto que el de sembrar el confusionismo.

—La subscripción iniciada a beneficio de los compañeros tranviarios, arrojó el siguiente resultado:

Mes de febrero, $ 710.90; mes de marzo, $ 651.75.

Como es sabido, esta sección, aparte de la subscripción, contribuyó con parte de sus fondos al sostenimiento de la huelga de los compañeros tranviarios.

QUILMES

Un mal compañero

Recomendamos a los compañeros que tengan mucho cuidado con el crumiro Mariano García, que actualmente trabaja como peón en la oficina de encomiendas.

Este lanudo, siendo revisador de cuentas de esta sección, durante la última huelga, tuvo la suerte (?) de hacerse amigo del jefe de Plaza (¡qué casualidad! en plena lucha contra la empresa hacerse de semejante relación). Pero veamos el fin que lo guiaba.

Todavía no se había declarado la huelga en toda la línea, cuando este botarate se presentó al susodicho jefe llevándole a un primo para que lo embarcara en una perrera y lo fletara a Saavedra, para reemplazar a uno de los camaradas que habían hecho abandono del servicio.

Una vez satisfecho su deseo, se puso al servicio incondicional de dicho jefe para informarle de todo lo que se resolviera en la sección. Pero su oficio de pichicho faldero le duró poco tiempo. Y sorprendido en su papel de traidor, se refugió en la estación, y completando su obra canallezca, corriendo un tren de carga para Casa Amarilla.

Bien ganado tiene su puesto de guuarda de pasajeros; pero, ¡cuidado que no se te aparezca la viula!

VILLA MERCEDES

Irregularidades de la empresa

En esta seeción se cometen muchas irregularidades, ya por orden superior, ya por voluntad del jefe de estación.

De un tiempo a esta parte han tomado la costumbre de mandar los trenes a San Luis, Villa Dolores y Río Cuarto con un solo guarda, siendo esto contrario al decreto del Poder Ejecutivo.

Por haberse rehusado un guarda a salir solo, lo llamaron a la administración, diciéndole que, si reincidía, sería destituído de la empresa.

En prueba de ello son los datos siguientes:

El día 5 de marzo de este año, obligaron a salir al guarda Lliano, y, no obstante haberse rehusado salir solo, le exigieron que saliera con tren 2428 de San Luis a Villa Mercedes (maquinista Rodríguez, máquina 26). Entre las estaciones San Luis y Dónovan se cortaron varios vagones de la cola del tren. El guarda solo no pudo aplicar todos los frenos, regresando a gran velocidad al desvío de San Luis. El maquinista, queriendo alcanzar la parte cortada, al llegar al desvío chocó con la otra parte del tren, haciendo pedazos los vagones 5572, 31355, 7963 y 4835, estando éstos cargados con vino. El guarda se salvó largándose del furgón a gran velocidad.

Esto es lo que da la economía de la empresa, peligrando la vida de los empleados.

Sería conveniente que el inspector nacional vigilara por el cumplimiento del decreto y el bien del público; así se evitarían represalias del personal.—*Corresponsal.*

MERCEDES

Solidaridad con los tranviarios

Los camaradas del ferrocarril C. G. B. A. ,respondiendo a los llamados que hiciera nuestro Consejo Federal, iniciaron una subscripción voluntaria con objeto de recolectar fondos para el sostenimiento le los compañeros del Tranvía Eléctrico del Sud.

A dicha subscripción contribuyeron también afiliados al centro socialista de la localidad y algunos particulares.

La suma recolectada alcanzó a 37 $.

HENDERSON

Rectificación obligada

En "La Fraternidad" del 1º de abril, en la sección "Varias", aparece una carta y un breve comentario que, por afectar el buen nombre de los federados, nos vemos obligados a rectificar con esta nota.

Ante todo hemos de hacer notar que el camarada Severiano Fernández, desde que se internó en el hospital, nada comunicó a la Federación ni solicitó ayuda alguna.

Así, pues, que no es la Federación la que se olvidó de él, sino él que se olvidó de la Federación.

Por otra parte, si bien la lista en cuestión aparece como iniciada por Cipriano Soria, en realidad ella es obra del padre del mismo, encargado de galpón, que, con ese acto humanitario, pretende granjearse la simpatía general y hacer olvidar los abusos que comete contra federados y fraternales.

Por último, hemos de advertir que, no obstante el proceder poco correcto que el camarada Fernández observó con la Federación, la mayor parte de los federados que integran esta subsección contribuyeron a dicha lista.

Se ve, pues, que ni nuestro egoísmo es tal, ni la generosidad de los otros es tan grande y desinteresada como se pretende hacer aparecer.

Corresponsal de ocasión.

TANDIL

Pájaro de mal agüero

El ex compañero Pedro Delmenico, actual jefe de la estación Juan N. Fernández, que, en otros tiempos fué uno de los compañeros más activos de nuestras filas, después de la huelga de abril de 1918, desertó de ello, para—por los medios más ruines—sembrar confusión y cizaña entre el personal para poder vengarse de los compañeros, y no encontrando medio mejor, propuso al inspector H. W. Brow que ordenara a todos los jefes de su sección que no permitiesen dormir en la sala de espera a los guardas y al personal de máquinas, porque—según dice—la empresa les paga $ 0.15 por hora para los gastos de hotel.

Bien, compañeros; estamos de acuerdo con lo que el cobarde Delmenico propone a ese señor, el cual se manifestó de acuerdo, debido a que cuando pasa con el coche oficial no le faltan dos o tres bolsas de avena y otras tantas de trigo, con las que cría las gallinas y el cerdo de su propiedad.

Compañeros: debemos cuidarnos de este jesuíta y traidor, que no piensa más que en chicaneos, pues, en el caso de llegar con un tren a las 12 o la 1 a. m., los camaradas que no han encontrado fonda u hotel para descansar, se ven obligados a alojarse en la sala de espera, y como se les niega, deben pasar la noche a la intemperie.

Camaradas: llamemos al salvaje Delmenico el "piojo resucitado", porque, cuando llegó a la estación que ocupa, no tenía más que lo puesto, y hoy, como la empresa le da facultades para hacer comisiones con los tinglados, y habiendo conseguido—por la huelga de los veinticuatro días—el descanso semanal, diez horas de trabajo, treinta días francos por año con goce de sueldo, "le ha crecido el pelo". Ya no necesita más de sus compañeros, que han sabido conquistar para él y los demás las mejoras que tienen, y por eso se ha convertido en un pobre alcahuete de inspectores y relevantes.

¡Alerta, camaradas, con esta fiera risueña.—*Corresponsal.*

Sección Tandil - Balance de la caja de socorros mutuos

ENTRADAS

1918—				
Enero		Capital social hasta 31 Dicbre. 1917..		2.018.90
Febrero		Cuotas cobradas, Enero	238.50	
”	26	Recibido del préstamo a la Federación	250.—	
Marzo	16	Id. íd. íd. íd.	276.—	
”		Cuotas cobradas, Febrero..........	220.—	984.50
Abril	2	Recibido del préstamo a la Federación	235.—	
”		Cuotas cobrados, Marzo............	227.50	
Mayo		Id. íd., Abril....................	145.50	
”		Id. íd., Mayo.....................	148.50	
Junio		Id. íd., Junio....................	125.—	
”		Intereses pag. por el capital, h. Junio.	40.64	922.14
Julio		Cuotas cobradas, Julio	94.—	
Agosto		Id. íd., Agosto....................	94.—	
Septre.		Id. íd., Septiembre................	91.—	279.—
Octubre		Id. íd., Octubre...................	98.50	
Novbre.		Id. íd., Noviembre	81.—	
Dicbre.		Id. íd., Diciembre.................	114.—	
”		Ventau de medallas, a $ 1.50 c|u.	19.50	313.—
		Total de entradas..........	—	4.517.54

SALIDAS

1918—				
Febrero	6	Préstamo a la caja de la Federación.	238.50	
”	8	Subsidio al comp. A. Fannelli.......	50.—	
”	23	Id. íd., Humberto Catalano	17.—	
”	—	Id. íd. Domingo Calabresi	16.—	
Marzo	1	Id. íd. A. Mazza	31.—	
”	15	Id. íl. F. D. Izurieta..............	174.—	
”	30	Sueldo al secretario	45.—	571.50
Abril	1	Subsidio al comp. E. Antonich......	19.—	
”	10	Id. íd. J. Canale	16.—	
Mayo	1	Id. íd. F. Zenoni	45.—	
”	—	Id. íd. J. Corrientes	31.—	
Junio	1	Id. íd. M. Ferreiro	7.50	
”	—	Id. íd. E. Carril	30.—	
Mayo	4	Préstamo a la caja de la Federación..	300.—	
”	7	Id. íd. íd. íd. íd.	400.—	
”	18	Id. íd. íd. íd. íd.	300.—	
”	15	Subsidio al comp. P. Revosa........	34.—	
”	—	Id. íd. G. Piladi	7.50	
Junio	1	Id. íd. L. Grasi	5.50	
”		1000 estatutos del S. M.	28.—	1.223.50
Agosto		Subsidio al comp. N. Sarchoni.......	23.50	
Septbre.		Id. íd. Manuel Lamela	18.50	
”		Id. íd. Carmelo Destéfano	9.50	
”		Id. íd. J. Galarí	20.—	
”		Id. íd., Luis Vattuone	3.50	
”		Id. íd., Aurelio Recuna	25.50	
”		Id. íd. Eduardo Larsón	11.—	
”		Id. íd , íd. íd.	21.—	
”		Préstamo a la caja de la Federación.	500.—	
”		Id. íd. íd. íd. íd.	278.—	
”		Id. íd. íd. íd. íd.	291.—	1.201.
Octubre		Subsidio al comp. M. M. Domínguez..	13.50	
”		Id. íd. S. Lorenzo	15.—	
Noviembre		Id. íd. Pedro Gioia	8.—	
		Id. íd. S. Lazatti	19.50	
Dicbre.		Id. íd. B. M. Forgére	8.—	
		Id. íd. E. Antonich	5.—	
		Id. íd. M. Manganini		
Octubre		Préstamo a la caja de la Federación.	150.—	
Diciembre		Subsidio al comp. Faustino Zenoni...	112.50	334.50
		Total de salidas.........	—	3.331.—

RESUMEN

Entradas	4.517.54
Salidas	3.331.—
Saldo en caja.....	1.186.54